ANSFISA

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

ALLEGATO_1 ansfisa.ansfisa.REGISTRO UFFICIALE.U.0042148.30-09-2022

RELAZIONE ANNUALE

RETI FERROVIARIE FUNZIONALMENTE ISOLATE (art. 2, comma 4, del D.Lgs. 50/2019)

ANNO 2021

ANSFISA - Viale del Policlinico, 2 - 00161 Roma RM – Italia - Tel. +39 06 48880625
www.ansfisa.gov.it - ansfisa@ansfisa.gov.it - ansfisa@pec.ansfisa.gov.it

Sommario

Premessa 3

1. Quadro normativo di riferimento 5

1.1. Organismo Indipendente Ferroviario (OIF) 6

2. Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario applicabili alle reti funzionalmente isolate 6

3. Certificazione dei soggetti che operano sulle reti funzionalmente isolate 7

4. Qualificazione del personale impiegato in mansioni di sicurezza 8

5. Soggetti responsabili della manutenzione 9

6. Autorizzazioni di sottosistemi strutturali fissi e applicazioni generiche del segnalamento 10

7. Autorizzazioni di messa in servizio di veicoli 10

8. Obiettivi e aree di criticità 10

9. Attività di supervisione 12

10. Incidenti e inconvenienti del 2021 13

Allegato I "Incidenti significativi – Reti isolate - Anno 2021" 15

Premessa

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (oggi ANSFISA, Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutturale Stradali e Autostradali), in virtù delle competenze assegnate con il decreto legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, ha esteso le proprie competenze in materia di sicurezza ferroviaria sulle reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario a decorrere dal 1° luglio 2019.

Il decreto legislativo 14 maggio 2019 n. 50 "Attuazione della Direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie" ha confermato il suddetto quadro normativo, disponendo l'identificazione, con Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, delle reti ferroviarie funzionalmente isolate interessate. Pertanto, con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 2 agosto 2019, n.347 è stato identificato il seguente ambito di riferimento:

REGIONE	LINEE FERROVIARIE	ESERCENTE	GESTORE INFRASTRUTTURA	IMPRESA FERROVIARIA
Liguria	Genova - Casella	AMT SpA		
Lombardia	Brescia – Iseo - Edolo		FERROVIENORD SpA	TRENORD SpA Trenitalia SpA
Piemonte	Torino - Ceres		GTT SpA	GTT SpA Trenitalia SpA
Piemonte	Domodossola – confine svizzero	SSIF SpA		FART
Lazio	• Roma – Lido • Roma – Civitacastellana - Viterbo	ATAC SpA		
Calabria	Intera rete	Ferrovie della Calabria srl		
Sicilia	Catania Borgo – Riposto – tratta extraurbana	Ferrovia Circumetnea		
Puglia-Basilicata	Intera rete	FAL srl		
Sardegna	Intera rete	ARST SpA		
Campania	• Ferrovia Circumvesuviana • Ferrovie Cumana e Circumflegrea		EAV srl	EAV srl

Le suddette reti sono caratterizzate dalla presenza di 3 Gestori dell'infrastruttura, 5 Imprese ferroviarie (Trenitalia è presente su due reti) e 7 soggetti Esercenti (soggetti integranti che svolgono sia le funzioni di Gestore dell'infrastruttura che di Impresa ferroviaria).

Al suddetto contesto, in attuazione dell'art. 3, comma 7, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, va inclusa la Ferrovia Retica (Rhätische Bahn AG), per la breve tratta Tirano - Campocologno (Lombardia-confine Svizzero).

Di seguito si riportano i dati caratteristici delle reti funzionalmente isolate.

RETI FERROVIARIE FUNZIONALMENTE ISOLATE* DATI CARATTERISTICI al 31/12/2021
▪ circa 1.123 km di rete
▪ circa 11 Mln treni km complessivi
▪ circa il 19% del traffico coperto da sistemi di protezione della marcia del treno ATP (Automatic Train Protection)
▪ circa il 24% del traffico coperto da sistemi di protezione della marcia del treno differenti da sistemi ATP
▪ 879 passaggi a livello con una densità di quasi 0,8 unità a chilometro
▪ 1.529 principali opere d'arte (ponti, viadotti, cavalcavia, sottovia, gallerie)
▪ 288 località di servizio (stazioni, bivi, ecc.)
▪ 1.196 apparecchi di binario (scambi o intersezioni)
▪ 2.146 segnali
▪ circa 3.700 addetti con mansioni di sicurezza

*esclusa la Ferrovia Retica

La presente relazione ottempera a quanto previsto dall'art. 19, comma 3, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, che assegna il compito all'ANSFISA di pubblicare annualmente, entro il 30 settembre, una relazione sulle attività svolte nell'anno precedente sulle reti ferroviarie funzionalmente isolate.

La relazione contiene le informazioni relative all'evoluzione della sicurezza ferroviaria, alle certificazioni e alle autorizzazioni, nonché informazioni relative ai risultati e all'esperienza acquisita in merito alla supervisione dell'attività dei soggetti che operano su tali reti, compresi il numero e l'esito delle ispezioni e degli audit.

1. Quadro normativo di riferimento

In ottemperanza ai compiti di cui al decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 sopra richiamato, l'Agenzia ha emanato il Decreto n. 1/2019 del 19 aprile 2019, recante "*Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti*". Il decreto, con i relativi allegati:

- definisce i principi di sicurezza per la circolazione ferroviaria per le reti funzionalmente isolate, i requisiti essenziali nonché le norme tecniche applicabili ai sottosistemi ferroviari di tali reti;
- rappresenta la condizione necessaria ad assicurare il rispetto dei requisiti essenziali.

Con il medesimo decreto è stato disposto, ai fini del rilascio delle autorizzazioni di competenza dell'Agenzia, la trasmissione, da parte degli Operatori ferroviari:

- dell'elenco degli interventi finalizzati all'adeguamento ai requisiti del decreto medesimo e, in particolare, all'adozione di sistemi tecnologici che garantiscano automaticamente il rispetto dei vincoli di sicurezza;
- delle misure mitigative adottate nelle more del completamento degli interventi di cui al precedente alinea;
- delle analisi del rischio finalizzate ad individuare gli interventi e le misure mitigative di cui ai punti precedenti.

In attuazione dei compiti assegnati dagli articoli 2 comma 4, 16 comma 2 lettera bb), 28 e 29 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, è stato inoltre elaborato il testo contenente le *"Norme sui requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza, per l'applicazione dei CSM, per il rilascio delle abilitazioni al personale, per il rilascio del certificato di idoneità all'esercizio e sulla supervisione applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario"*, emanato con Decreto dell'Agenzia n. 3/2019 del 02/07/2019.

Con il suddetto testo è stato guidato il passaggio dall'approccio prescrittivo, attuato dai soggetti operanti sulle reti funzionalmente isolate prima del passaggio sotto la giurisdizione dell'Agenzia, a quello prestazionale legato ad una attribuzione diffusa (ma chiara) delle responsabilità nell'ambito dell'organizzazione e alla dimostrazione del rispetto delle prestazioni che il sistema deve garantire per assicurare livelli accettabili di sicurezza. Tale passaggio ha portato con sé il cambiamento, da un modello di gestione delle operazioni di tipo reattivo, ad un modello di gestione del rischio di tipo proattivo, da un approccio al miglioramento discontinuo in presenza di eventi indesiderati, ad un miglioramento continuo per prevenire l'accadimento di eventi indesiderati.

A completamento nel quadro normativo di riferimento, gli aspetti connessi al rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali e dei veicoli sono stati disciplinati nelle *"Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche n. 1/2019"* rev. 1 del 24/07/2020, emanate con nota ANSFISA prot. 011658 del 27/07/2020.

Sono state inoltre emesse, con nota prot. 0006848 del 27/04/2020 in merito alle modifiche ai sottosistemi strutturali di terra (impianti fissi) e alle relative analisi del rischio, le *"Linee guida per l'applicazione del regolamento (UE) N. 402/2013 della Commissione del 30 aprile 2013"*. Il documento rappresenta un utile strumento, di ausilio per gli Operatori

ferroviari nei processi tecnico/amministrativi, che tiene conto delle citate innovazioni introdotte nel quadro normativo, favorendo un più frequente e corretto ricorso all'analisi del rischio.

1.1. Organismo Indipendente Ferroviario (OIF)

Il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, all'art. 3, lettera rr), ha istituito l'Organismo indipendente ferroviario (OIF) quale organismo di terza parte riconosciuto dall'ANSFISA per lo svolgimento di compiti afferenti alla sicurezza delle ferrovie isolate, quali l'effettuazione di valutazioni di conformità e di processo, qualifiche di laboratori e esecuzione di prove, nei relativi processi autorizzativi in conformità ai Decreti dell'Agenzia n. 1/2019 e n. 3/2019. Gli OIF svolgono anche l'attività di attestazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli circolanti sulle reti isolate e, in ottemperanza al Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 235 del 10 giugno 2019, svolgono attività di valutazione di conformità sui requisiti di idoneità alla circolazione dei rotabili storici e turistici iscritti nel registro di immatricolazione dei veicoli ferroviari.

Per fornire le medesime garanzie del processo di accreditamento, il riconoscimento degli OIF si basa su criteri e requisiti di conformità secondo i medesimi standard utilizzati per l'accreditamento: a tal fine, gli OIF sono riconosciuti da ANSFISA ai sensi delle *"Linee guida per il riconoscimento degli Organismi Indipendenti Ferroviari (OIF)"* rev. 0 del 22/01/2020 emanate con nota dell'Agenzia prot. 001698 del 29/01/2020, oggetto di revisione con l'emissione della rev.01 del 28/09/2020.

Ad oggi sono sette gli OIF riconosciuti dall'Agenzia.

2. Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario applicabili alle reti funzionalmente isolate

Nelle more del complessivo adeguamento al nuovo contesto normativo di riferimento, l'Agenzia ha ritenuto prioritario che gli Operatori ferroviari garantissero che i sistemi tecnologici e le modalità operative e gestionali a tutela della sicurezza della circolazione delle proprie reti fossero conformi ai requisiti ed ai principi riportati nella nota prot. n° 13666 del 10/07/2019. In tale nota, nel comunicare i requisiti da rispettare con urgenza, l'Agenzia ha chiesto di:

- individuare, programmare e realizzare i provvedimenti necessari a soddisfare, sulle proprie reti, prioritariamente alcuni requisiti indicati (riguardanti disposizioni per la sicurezza dell'esercizio, adeguamenti a standard tecnologici e infrastrutturali), trasmettendo i relativi cronoprogrammi di attuazione;
- adottare, nelle more della piena attuazione dei provvedimenti di cui al punto precedente, le mitigazioni individuate sulla base delle analisi e verifiche svolte dagli Operatori ferroviari a norma dell'art. 3 del Decreto n. 1/2019, a seguito dell'applicazione del processo di valutazione dei rischi.

I riscontri forniti dagli Operatori ferroviari sono stati oggetto di specifico monitoraggio da parte dell'Agenzia al fine di verificare la rispondenza a quanto disposto. Nel 2021,

importanti approfondimenti sono stati svolti nell'ambito delle attività istruttorie finalizzate al rilascio del Certificato di idoneità all'Esercizio (CIE) di cui all'art. 28 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, in quanto l'ottemperanza alle richieste sopra riportate rappresenta una delle condizioni per il rilascio del certificato stesso (Decreto n.3/2019 del 02/07/2019, art. 4 comma 2, e nota dell'Agenzia prot. 12044/2020).

In particolare, dalla ricognizione eseguita nel corso del 2021 sui piani di adeguamento agli standard fissati dall'Agenzia è risultato un quadro variegato, con Operatori ferroviari che presentano limitati scostamenti rispetto a quanto indicato e altri che, invece, necessitano ancora di attuare interventi significativi.

Pertanto, l'Agenzia ha posto in essere interlocuzioni finalizzate a stimolare gli operatori ad assumere un approccio proattivo sulla necessità di attuare azioni e piani di adeguamento concreti e realizzabili, supportando gli eventuali scostamenti nell'attuazione dei piani con adeguate analisi di rischio.

3. Certificazione dei soggetti che operano sulle reti funzionalmente isolate

Ai sensi dell'art. 28 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, ogni soggetto che opera sulle reti funzionalmente isolate, per poter svolgere le proprie attività su tali reti, deve ottenere un Certificato di Idoneità all'Esercizio (CIE) da parte dell'Agenzia.

Tale certificato prova che il soggetto richiedente ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza (SGS) ed è in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista, corrispondente alla singola infrastruttura, o di gestire e far funzionare l'infrastruttura ferroviaria in modo sicuro, tenendo conto delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei rotabili e del servizio di trasporto.

Per garantire la continuità del servizio ferroviario, fino all'ottenimento del CIE i soggetti interessati sono autorizzati, ai sensi dell'art. 31, comma 3, del medesimo decreto legislativo 50 del 2019, a proseguire la propria attività in virtù dei provvedimenti precedentemente rilasciati dalle Autorità e Amministrazioni competenti.

Così come disposto dalla normativa di riferimento, entro il 1° ottobre 2019 sono pervenute, all'Agenzia, le richieste di CIE da parte di tutti i soggetti interessati.

Nel corso del 2021 sono state completate le valutazioni della documentazione presentata da tutti i Gestori dell'infrastruttura operanti sulle reti isolate ed Esercenti finalizzate, innanzitutto, alla verifica di conformità ai requisiti previsti dalle *"Norme sui requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza, per l'applicazione dei Metodi Comuni di Sicurezza, per il rilascio delle abilitazioni al personale, per il rilascio del certificato di idoneità all'esercizio e sulla supervisione applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario"* emanate con il Decreto dell'Agenzia n° 3/2019. Sono inoltre proseguiti gli incontri con i singoli Operatori al fine di favorire una rapida risoluzione delle criticità riscontrate nei processi istruttori. Sono quindi pervenuti, da alcuni degli Operatori, i primi riscontri alle questioni sollevate. Tali riscontri hanno evidenziato un adeguato livello di implementazione dei requisiti normativi ma non la "maturità" richiesta per rilasciare il certificato: il sistema di gestione della sicurezza risulta a volte coerente con i

requisiti richiesti dalla normativa, ma non adeguatamente supportato dell'organizzazione e dalle risorse effettivamente disponibili e, quindi, non adeguatamente attuabile.

Inoltre, come detto, il Decreto n.3/2019, all'art. 4, comma 2, prevede che l'istanza per il rilascio del CIE sia corredata dalle evidenze documentali atte a dimostrare l'applicazione delle misure mitigative o compensative e gli eventuali piani di adeguamento alle norme tecniche e standard di sicurezza fissati dall'Agenzia.

Nel corso del 2021, le istruttorie effettuate hanno consentito il rilascio di due CIE (ai gestori FERROVIENORD S.p.A. e Ente Autonomo Volturno S.r.l.), che vanno ad aggiungersi ad un certificato rilasciato nel 2020 (al gestore Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.). Ad oggi, quindi, detti certificati sono stati rilasciati nei confronti di soggetti operanti anche su linee interconnesse, dunque già titolari di una Autorizzazione di Sicurezza ai sensi del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 e, pertanto, già dotati di un Sistema di Gestione della Sicurezza sulle relative reti regionali interconnesse alla rete ferroviaria nazionale.

La situazione attuale è riportata nella seguente tabella.

RETI FERROVIARIE ISOLATE **SOGGETTI AUTORIZZATI** **al 31/12/2021**
▪ 3 Gestori dell'infrastruttura autorizzati con CIE rilasciato dall'Agenzia ▪ 5 Imprese ferroviarie autorizzate ad operare sulla base delle previgenti autorizzazioni ▪ 7 Esercenti, autorizzati ad operare sulla base delle previgenti autorizzazioni

Quanto alla difficoltà, per gli Operatori delle reti isolate, di ottenere il certificato, occorre considerare l'obiettiva complessità delle trasformazioni da porre in atto a fronte del nuovo contesto normativo e culturale, finalizzato al progressivo miglioramento degli standard di sicurezza, che implica profondi mutamenti sia nell'organizzazione che nella gestione delle proprie attività. Come si evince dai certificati emessi, infatti, risultano ovviamente agevolati gli operatori che hanno già avuto una simile esperienza sulla rete interconnessa.

Infine, si rappresenta che l'Agenzia ha svolto, nel corso del 2021, attività di formazione e diffusione della cultura della sicurezza e dei Sistemi di Gestione della Sicurezza nei confronti di tutti i soggetti interessati, attraverso eventi "webinar" e iniziative per la diffusione di aspetti specifici legati ai fattori umani e organizzativi.

4. Qualificazione del personale impiegato in mansioni di sicurezza

Con il Decreto dell'Agenzia n° 3/2019 è stato esteso il quadro normativo vigente sulla infrastruttura nazionale in materia di qualificazione del personale anche ai soggetti operanti sulle reti ferroviarie isolate. Tale quadro normativo imponeva la conversione, entro il 31/12/2021, dei titoli abilitativi rilasciati in applicazione delle disposizioni previgenti, in quelli attualmente in vigore. A tale proposito, l'Agenzia ha ritenuto opportuno accogliere la richiesta avanzata dagli Operatori, anche attraverso le associazioni di settore, di prorogare detta scadenza per completare i processi formativi associati alla citata

conversione compatibilmente con l'esigenza di garantire la continuità del servizio e lo svolgimento delle mansioni di sicurezza con i precedenti titoli abilitativi. L'Agenzia, pertanto, con nota prot.0023322 del 19/10/2021, ha disposto la proroga al 31/12/2023 dei termini per la conversione e migrazione delle abilitazioni e dei titoli precedentemente rilasciati al personale.

Nel 2021 è proseguita l'attività di analisi e valutazione di conformità al quadro normativo della documentazione inerente al sistema di qualificazione del personale, facente parte dei Sistemi di Gestione della Sicurezza degli Operatori. Nel corso dell'anno di riferimento si sono registrati i seguenti esiti:

- N. 1 valutazioni positive al rilascio del CIE;
- N. 2 valutazioni positive al rilascio dell'apposita autorizzazione a rilasciare le abilitazioni al personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione in assenza del rilascio del CIE, prevista dal Decreto dell'Agenzia n.3/2019. Tale autorizzazione attesta la conformità della parte di sistema di gestione della sicurezza relativa alla qualificazione del personale, in modo da consentire, all'Esercente, di garantire la continuità del servizio in considerazione del naturale avvicendamento del personale (pensionamenti, nuove assunzioni);
- N. 2 valutazioni negative (l'operatore non può quindi rilasciare nuove abilitazioni).

È proseguita, infine, l'attività di valutazione candidati al riconoscimento al ruolo di istruttore e di esaminatore del personale appartenente agli Esercenti. Su un totale di n.20 valutazioni di candidati al riconoscimento, 10 hanno avuto esito positivo, consentendo così, all'Esercente di riferimento, di erogare la formazione in modo autonomo.

5. Soggetti responsabili della manutenzione

Con l'Allegato 2 del Decreto n.3/2019 relativo alle *"Norme per l'applicazione e la certificazione dei sistemi di gestione della manutenzione dei veicoli circolanti sulle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario"*, l'Agenzia ha disposto l'applicazione dell'art. 13 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 inerente alla manutenzione del veicolo ferroviario anche al mondo delle reti funzionalmente isolate.

L'estensione dell'ambito di applicazione del suddetto articolo ha determinato, per ciascun veicolo circolante sulle reti funzionalmente isolate, l'obbligo di assegnazione, da parte del detentore del veicolo stesso, di un soggetto responsabile della manutenzione (SRM) e l'obbligo, per tale soggetto, di dotarsi di un proprio sistema di gestione della manutenzione. Pertanto, chiunque incaricato di svolgere il ruolo di SRM, compreso il caso in cui tale ruolo sia svolto direttamente dall'Esercente o dagli operatori delle reti funzionalmente isolate (Imprese ferroviarie e Gestori dell'infrastruttura), deve essere obbligatoriamente in possesso di un attestato SRM.

Per permettere l'adeguamento al nuovo quadro normativo di riferimento è stato previsto un periodo di transizione di tre anni a partire dal 1° luglio 2019. Nel 2021 sono state effettuate le relative istruttorie e, ad oggi, tutti i soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli circolanti sulle reti isolate risultano in possesso di regolare attestazione.

6. Autorizzazioni di sottosistemi strutturali fissi e applicazioni generiche del segnalamento

Le attività svolte dall'ANSFISA in merito all'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali fissi e applicazioni generiche del segnalamento per le ferrovie funzionalmente isolate sono riconducibili al decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 50:

- all'art. 16, comma 2, lettera bb) inerente ai compiti attribuiti ad ANSFISA riguardo alle ferrovie funzionalmente isolate, e lettera r) inerente al rilascio, su richiesta dell'interessato, dell'autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche;
- all'art. 29, comma 1, inerente alle autorizzazioni rilasciate da ANSFISA per i sottosistemi strutturali infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra delle ferrovie funzionalmente isolate e per i veicoli su di esse circolanti.

L'ANSFISA ha svolto, nel corso del 2021, le verifiche e la predisposizione della documentazione per il rilascio di n. 3 (2 EAV, 1 FAL) provvedimenti autorizzativi inerenti ai sottosistemi strutturali fissi, a completamento di tutte le istanze pervenute nel 2021.

7. Autorizzazioni di messa in servizio di veicoli

Le attività svolte dall'ANSFISA in merito all'autorizzazione di messa in servizio di veicoli per le ferrovie funzionalmente isolate sono riconducibili al decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 50:

- all'art. 16, comma 2, lettera bb) del inerente ai compiti attribuiti ad ANSFISA riguardo alle ferrovie funzionalmente isolate;
- all'art. 29, comma 2, inerente alle autorizzazioni rilasciate da ANSFISA per i sottosistemi strutturali infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra delle ferrovie funzionalmente isolate e per i veicoli su di esse circolanti.

Nel 2021 l'ANSFISA ha rilasciato n. 1 autorizzazione per tipo di veicolo per Ferrovie della Calabria e n. 14 autorizzazioni di messa in servizio di veicoli in conformità, di cui 12 veicoli destinati alla circolazione su linee funzionalmente isolate di EAV e 2 veicoli destinati alla circolazione su linee funzionalmente isolate di Ferrovie della Calabria.

8. Obiettivi e aree di criticità

In funzione degli obiettivi annuali che il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili fissa per l'Agenzia, sulla base dei riscontri provenienti dalla attività di supervisione e degli elementi comunicati dagli Operatori ferroviari con le proprie relazioni annuali sulla sicurezza, l'ANSFISA indica entro il 15 luglio di ogni anno, così come disposto dal Decreto dell'Agenzia n.10/2009, gli obiettivi e le aree di criticità del sistema ferroviario. Tali elementi indicano gli ambiti prioritari di sviluppo dei progetti e le azioni da implementare nell'ambito del piano annuale della sicurezza che gli Operatori ferroviari devono sviluppare per l'anno successivo.

L'Agenzia, con l'Allegato II al Decreto n. 3/2019, nel disciplinare le norme sui requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza per il rilascio del certificato di idoneità

all'esercizio, ha disposto, anche per il contesto delle reti isolate, che *"annualmente devono essere definiti i progetti e le attività da inserire nei piani, strumenti operativi di attuazione e controllo per mantenere o migliorare la sicurezza del sistema ferroviario, all'interno del processo ciclico che prevede l'emissione delle politiche e degli obiettivi per la sicurezza, la valutazione dei rischi associati all'esercizio ferroviario, l'individuazione delle necessarie priorità e la programmazione degli interventi"* e che pertanto i soggetti che operano su tali reti devono individuare le aree prioritarie di intervento anche sulla base delle indicazioni fornite dall'Agenzia.

Per il 2021 sono state identificate le seguenti misure finalizzate al conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza e, in generale, le seguenti aree di miglioramento:

- ✓ *MISURE DI SICUREZZA*
  - *completamento dell'attrezzaggio tecnologico e dell'adeguamento normativo*.

    In particolare, i Gestori dell'infrastruttura, le Imprese ferroviarie e gli Esercenti operanti sulle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario identificate con il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n.347 del 02 agosto 2019, dovranno garantire l'attuazione dei provvedimenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario previsti in riscontro ai requisiti urgenti indicati dell'Agenzia con la nota prot. n.0013666 del 10/07/2019. I suddetti Operatori ferroviari devono inoltre garantire l'attuazione degli eventuali interventi di adeguamento alle norme tecniche e agli standard di sicurezza o, nelle more della loro attuazione, l'implementazione delle necessarie misure di mitigazione quale risultato di un'analisi dei rischi condotta considerando le caratteristiche della tratta ferroviaria, dei veicoli e del servizio di trasporto, così come disposto dall'art. 3 del Decreto n.1/2019 di approvazione delle "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti".
  - *azioni inerenti al rischio dell'indebita presenza delle persone non autorizzate sulla linea e negli impianti ferroviari*
  - *azioni inerenti al rischio degli utenti dei passaggi a livello*
  - *riduzione del numero di rotture rotaia*
  - *creazione, all'interno dell'organizzazione degli Operatori ferroviari, di iniziative atte a favorire e gestire le segnalazioni volontarie (voluntary report)*
- ✓ *AREE DI MIGLIORAMENTO*
  - *manutenzione dell'infrastruttura e dei veicoli ferroviari*
  - *sviluppo di una positiva Cultura della Sicurezza.*
  - *integrazione dei fattori umani ed organizzativi.*
  - *monitoraggio della corretta applicazione e dell'efficacia dei SGS*
  - *gestione delle forniture*
  - *analisi degli incidenti e degli inconvenienti*

La verifica dell'attuazione dei piani della sicurezza rientra nel perimetro delle attività di supervisione che l'Agenzia svolge sugli Operatori ferroviari.

9. Attività di supervisione

Ai sensi dell'art. 17 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, l'Agenzia svolge attività di supervisione sugli Operatori ferroviari delle reti funzionalmente isolate, adottando i principi e gli elementi contenuti nel Regolamento delegato (UE) 2018/761.

Il documento *"Strategie di supervisione per il triennio 2021-2023"* è stato emanato con nota prot. ANSFISA 05589 del 25/03/2021. Il piano di supervisione per le ferrovie funzionalmente isolate, considerata la carenza di dati e informazioni storiche, è stato inizialmente definito con criteri di proporzionalità nell'effettuazione dei controlli, tenendo conto dei volumi di traffico su tali infrastrutture (in percentuale sul sistema ferroviario nazionale) e delle specificità tecnologiche e funzionali di dette infrastrutture rispetto alla rete interoperabile, garantendo che nel periodo di riferimento fossero comunque coinvolti tutti gli Operatori che svolgono esercizio su di esse.

Inoltre, ai fini della definizione delle attività di supervisione sulle organizzazioni operanti sulle reti isolate (imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura ed esercenti) è stato deciso di tenere in considerazione anche lo sviluppo dei procedimenti per il rilascio del Certificato di Idoneità all'Esercizio.

A causa delle restrizioni indotte dall'emergenza sanitaria Covid 19, fino a settembre 2021 non è stato possibile effettuare attività di supervisione in presenza presso gli Operatori ferroviari; di conseguenza, la pianificazione è stata rivalutata per individuare le modalità operative per svolgere tali attività "da remoto", senza recarsi presso gli Operatori.

A partire da ottobre 2021 sono riprese le attività di supervisione sul campo, utilizzando in maniera sinergica sia le tecniche a distanza che quelle in presenza.

La pianificazione delle attività è stata formulata nel SIC.DOC.01 *"Piano delle attività di supervisione per il 2021"* emesso con protocollo ANSFISA n. 0006042 del 31/3/2021 e nella sua prima revisione con nota ANSFISA prot. n° 0024340 del 29/10/2021.

Tali documenti sono stati predisposti in coerenza con il documento *"Strategie di supervisione per il triennio 2021-2023 ai sensi del Regolamento delegato (UE) n. 761/2018"* e con le procedure SIC.P.01 *"Pianificazione della supervisione del Settore Ispettorato e Controlli"*, SIC.P.02 *"Procedura per l'effettuazione delle attività ispettive sul sistema ferroviario"* e SIC.P.03 *"Pianificazione della supervisione attraverso gli audit sui Sistemi di Gestione della Sicurezza.*

Nel corso del 2021 sono iniziate le prime attività sugli Esercenti di reti isolate; in particolare sono stati svolti 3 audit di processo in presenza su esercenti ed un'ispezione specifica svolta tramite controlli sul campo.

Inoltre, è stata estesa anche agli Operatori delle reti isolate, una campagna di rilevazione sugli ambiti connessi ai fattori umani ed organizzativi e alla cultura della sicurezza.

Sulla base delle valutazioni effettuate nell'ambito delle attività svolte e delle segnalazioni pervenute, si sono individuati, nel 2021, i seguenti ambiti di miglioramento da parte degli Operatori:

- manutenzione dei sottosistemi ferroviari (in particolare dell'infrastruttura);
- presidio dei piani di adeguamento infrastrutturale e tecnologico.

Nel corso delle attività di supervisione è stato anche necessario indurre i Gestori dell'infrastruttura ad attuare le azioni mitigative (sino alla sospensione dell'esercizio) previste dalle procedure dell'SGS in presenza di non conformità rilevate nel corso dei controlli interni, nelle more dei provvedimenti manutentivi necessari a rimuoverle.

In considerazione dei sopracitati risultati degli audit e delle ispezioni è stato chiesto, ai Gestori dell'infrastruttura, di attuare un immediato controllo straordinario, volto ad individuare eventuali ulteriori situazioni difformi rispetto alle procedure inserite nell'SGS e assicurare le azioni in esse previste, nonché di predisporre un dettagliato piano di intervento con azioni mirate alla risoluzione delle non conformità.

10. Incidenti e inconvenienti del 2021

Con il Decreto dell'Agenzia n.3/2019 è stato mutuato, nei confronti delle reti funzionalmente isolate, il quadro normativo vigente sul sistema ferroviario nazionale inerente alla classificazione e alle modalità di comunicazione degli incidenti e degli inconvenienti ferroviari. Pertanto, si applica anche per le ferrovie isolate quanto definito dal D.lgs. 50/2019 e dall'Allegato A al Decreto dell'Agenzia n.4/2012.

Nel 2021 si sono verificati complessivamente 6 incidenti significativi[1] che hanno causato 1 vittima (ovvero un ferito grave), riepilogati nell'Allegato I.

Per quanto attiene ai possibili precursori di incidenti, si segnala nel corso dell'anno 2021 uno SPAD (signal passed at danger) con superamento del punto protetto, 3 rotture rotaie e 16 deformazioni del binario o altro disallineamento del binario.

Particolare attenzione è stata posta agli incidenti avvenuti sulla ferrovia Roma-Lido, nel corso dell'anno 2021, in quanto l'Operatore è stato oggetto di un rilevante processo di modifica organizzativa che ha previsto il passaggio della gestione della ferrovia da ATAC ad ASTRAL/COTRAL. In occasione del principio d'incendio, avvenuto in data 02/04/2021, causato della caduta della linea aerea, l'ANSFISA ha chiesto all'Esercente di:

- provvedere ad una valutazione degli elementi emersi con l'obiettivo di adottare specifiche misure di mitigazione del rischio;
- attuare specifici provvedimenti quali controlli straordinari relativi al funzionamento ed alla manutenzione degli elementi che costituiscono il sistema di trazione elettrica.

A valle di un secondo incidente che ha interessato il sistema di trazione elettrica, è stato definito, anche con il supporto della Regione Lazio, un programma di interventi tecnici e organizzativi volti a potenziare il livello di sicurezza del sistema e l'implementazione delle attività di controllo sullo stato manutentivo dei veicoli; ciò costituirà oggetto di supervisione dell'Agenzia nei prossimi anni.

[1] L'incidente significativo è definito come qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave (ricoverato in ospedale per almeno 24h), oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi. Il danno significativo a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente è quantificato in danni pari o superiori a 150.000 EUR, l'interruzione prolungata del traffico corrisponde a servizi ferroviari su una linea principale sospesi per sei ore o più

L’Agenzia, nell’ambito degli approfondimenti che svolge in maniera sistematica sui deragliamenti dei treni, ha inoltre eseguito una attività specifica nei confronti dell’Esercente EAV a seguito del deragliamento occorso sulla linea Cumana, pur se non classificato come incidente significativo, chiedendo l’adozione di specifiche misure di mitigazione del rischio per la movimentazione manuale degli enti di piazzale (in questo caso un deviatoio).

Allegato I “Incidenti significativi – Reti isolate - Anno 2021”

	data	localizzazione	tipologia di incidente	causa dell'evento	classificazione
ATAC	02/04/2021	Ferrovia Roma-Lido Stazione Acilia	Collisione di treno contro linea di contatto	Caduta linea aerea	Collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari
ATAC	09/12/2021	Ferrovia Roma-Lido Tratta Acilia-Ostia Antica	Incendio al materiale rotabile	Guasto a materiale rotabile	Incendio a bordo del materiale rotabile
EAV	14/05/2021	Linea Napoli - T.A. – Poggiomarino P. Km. 3+800	Principio d’incendio e rottura linea di contatto	Principio d’incendio sottocassa del treno e rottura della linea di contatto	Altro
EAV	14/10/2021	Linea Napoli - Baiano Stazione Napoli Garibaldi - Napoli Porta Nolana	Collisione di treno contro linea di contatto	Pantografo impigliato nella linea di contatto	Collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari
FN	15/04/2021	Impianto di Cedegolo	Investimento di persone	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	Incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento
FN	01/12/2021	Tratta Forno Allione - Cedegolo	Urto treno contro masso ingombrante il binario	Caduta masso sulla sede ferroviaria	Collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari